# SKRZYDLATA POLSKA



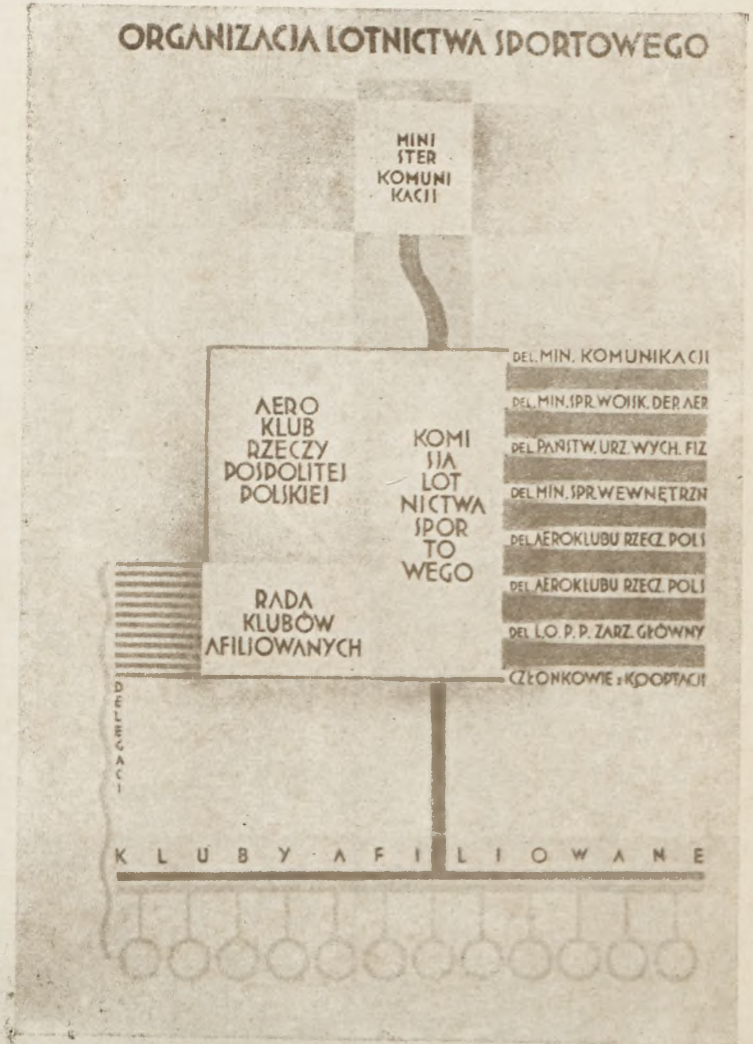


1 ZŁ.

ORGAN · KLUBÓW LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO · LOPP
WARSZAWA

PROSPEKT NA ROK 1931

¼ form. nat.




# SKRZYDLATA »POLSKA«

**ROK II (VIII)** **1931**



## ROZWÓJ LOTNICTWA SPORTOWEGO W POLSCE 1928-1930



# W LOTNICTWIE PRZYSZŁOŚĆ POLSKI

*Nietylko dlatego, że grożą nam sąsiedzi. Że silne lotnictwo to gwarancja bezpieczeństwa i pokoju. Przedewszystkiem — bo to dziś bodaj najpoważniejszy miernik ekspansji myśli i ducha. Bo to — szczególnie dla Polaków — tak ze względu na nasze położenie geograficzne, jak i cechy charakteru — dogodny środek przewagi.*

*Czem dla Anglji jest ocean wód, tem dla nas niech będzie powietrze.*

*Opanujmy je. Bo Wielka Polska — to Polska Skrzydlata.*

*Nie stać nas na wysiłek finansowy. Niech go więc zastąpią siły moralne. L. O. P. P. to oczywisty dowód istnienia tych sił w Narodzie.*

*Niechaj lotnictwo wejdzie w krew naszą. Niechaj jego rozwój będzie odbiciem ducha Narodu.*

*Plon ośmioletniego posiewu Ligi, olbrzymi rozmach, z jakim obecnie pracują nasze kluby lotnicze świadczą niezbicie, że zbliżamy się do celu. Rodzi się Polska Skrzydlata...*

*Przyspieszmy jej panowanie. Poznajmy ją i otoczmy troskliwą opieką pomni, że przyszłość Polski — w lotnictwie.*





## SPORT LOTNICZY

Najmłodszą a zarazem najbardziej ruchliwą dziedziną lotnictwa w Polsce jest sport lotniczy. Zorganizowany z inicjatywy akademików i przez nich głównie uprawiany w klubach lotniczych, rozwija się on z żywiołową siłą, wróżąc jaknajpomyślniejsze widoki na przyszłość.



Mamy 10 klubów na czele z Aeroklubem Rzeczypospolitej. Działalność ich najlepiej charakteryzują poniższe cyfry.

W r. 1928 kluby dysponowały łącznie 22 samolotami. Już w następnym roku miały 56 maszyn, zaś w roku 1930 — 81. Jeśli chodzi o liczbę członków, to w r. 1928 kluby liczyły ich 440, w 1930 — 989. Obecnie ilość ta znacznie przekroczyła 1000. Mowa tu tylko o członkach czynnych. Najlepiej ilustruje rozwój klubów ilość godzin lotów. Otóż w roku 1928 wylatano w klubach 529 godz., w r. 1929 — 3.278, zaś w roku

1930—4.586 godzin. Gdy w r. 1928 samoloty klubowe przebyły w raidach i lotach turystycznych zaledwie 5 tys. km., a w roku 1929—48 tys., w ub. r. ilość kilometrów dosięgła 192 tys.

Kluby liczą obecnie przeszło 300 pilotów, w tem około 250 świeżo wyszkolonych.

Najpoważniejszemi zawodami krajowemi są krajowe konkursy samolotów turystycznych, organizowane przez L. O. P. P. i A.R.P. To, co powiedzieliśmy o ogólnym rozwoju klubów, możnaby powtórzyć omawiając wyniki konkursów krajowych. Widoczny jest tu stały i olbrzymi postęp.

Drugiemi zawodami, posiadającemi już trzyletnią tradycję, są organizowane przez Aeroklub Krakowski „Loty Południowo-Zachodniej Polski". Następnie trzeba wymienić 2 Zloty Podhalańskie, urządzane również przez A. K., Zawody Młodych Pilotów i t. p.

Latamy nietylko w porze, uznanej przez ogół za dogodną dla lotnictwa. Klub Lubelski zorganizował w styczniu r. b. pierwsze w Polsce Zimowe Zawody Lubelsko - Podlaskie, w których brało udział 9 maszyn.

Na czele wyczynów indywidualnych należy postawić raid afrykański kpt. Skarżyńskiego. Dowodem niezwykłego zacięcia




*RWD-7, na którym został ustanowiony międzynarodowy rekord szybkości.*





*Na starcie podczas Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych.*

sportowego są wykonane ostatnio raidy przez por. Lewoniewskiego na PWS-52, m. in. lot dookoła Polski bez lądowania.

Barwy nasze są już znane zagranicą. Piszemy o tem dalej.

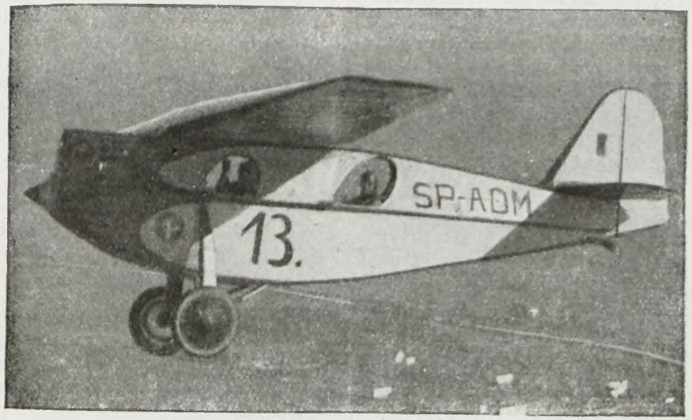
Koroną działalności zewnętrznej jest zdobycie w sierpniu r. b. przez inż. Drzewieckiego, na RWD-7, międzynarodowego rekordu szybkości II kat. samolotów turystycznych. Pozatem por. Skrzypiński z Poznania pobił nieoficjalnie międzynarodowy rekord odległości bez lądowania, a por. Żwirko wysokości — również w II kat. i na samolotach typu RWD.

Te wysoce dodatnie rezultaty dały się osiągnąć dzięki posiadaniu doskonałych samolotów turystycznych, którym przodują znane typy „RWD" konstrukcji inżynierów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, subwencjonowane przez L.O.P.P. i M. K.

Rozwój lotnictwa sportowego został obecnie bardzo poważnie zahamowany przez redukcje budżetu państwowego i zmniejszenie się wpływów L. O. P. P. A bez subsydjów sport lotniczy obejść się jeszcze nie może. Musimy też z przykrością zauważyć, że znajdują się jeszcze tacy, którzy — mimo wielkie znaczenie sportu lotniczego i osiągnięte wyniki — uważają go za luksus tak dla jednostek, jak i państwa. Tych pragnęlibyśmy przekonać i ostrzec zarazem przed zgubnemi skutkami takiego rozumowania.

Na lotnictwie, teraz zwłaszcza, u progu jego rozwoju, oszczędzać nie można. Teraz właśnie trzeba mu dać jaknajwięcej pomocy. Opłaci się to sowicie. Jeśli bowiem rozwój lotnictwa sportowego będzie szedł nadal w tak szybkiem tempie (a zależy to wszak tylko od pieniędzy!) — bliska jest chwila triumfu polskich skrzydeł.




*Samoloty turystyczne RWD-2, RWD-4,*








*JD-2 i S-1 podczas III K. K. S. T.*



Zlot Podhalański do Nowego Targu — doroczne zawody, organizowane przez Aeroklub Krakowski.







# POWIETRZNE NARTY

Bez benzyny i smarów, na prostej konstrukcji szybowcu możemy latać prawie w dowolnym kierunku, przez kilkanaście godzin bez przerwy, wyzyskując prądy powietrzne. Coraz bardziej uniezależniamy się od specjalnych terenów. Latamy jak ptaki... Czyż to nie wspaniałe?

W Niemczech szybownictwo jest sportem narodowym. W Polsce rozwija się od dwóch lat na terenach w Bezmiechowej. Na ostatniej wyprawie Aeroklubu Lwowskiego wykonano 531 lotów szybowcowych, które trwały łącznie 27 godzin, i wyszkolono 53 pilotów. Nauka jest łatwa. Już po 20 lotach uczeń opanowuje stery. Najdłużej trwający lot wykonał w Polsce inż. S. Grzeszczyk, utrzymując się w powietrzu przez przeszło 2 i pół godz.



# TURYSTYKA

Obrzydł nam ścisk i hałas miasta, wyboiste i zapylone szosy, na których pękają gumy samochodowe, policja regulująca ruch. Mkniemy z szybkością 180 km. na godzinę w idealnie czystem powietrzu, rozkoszując się bezmiarem widoków przyrody. Na skrzydłach samolotu.

Turystyka powietrzna jest niesłusznie uważana za bardzo kosztowną. Cena dobrego samolotu turystycznego waha się w granicach 20 — 30 tys. zł., a więc samolot konkuruje z samochodem. Eksploatacja również nie jest droższa, a podróż o wiele mniej męcząca i daleko przyjemniejsza.

Ogólne ubóstwo kraju hamuje rozwój turystyki powietrznej w Polsce. Na przeszkodzie stoi także mała ilość lotnisk oraz przepisy krępujące swobodę latania. Mamy niewielu pilotów uprawiających turystykę powietrzną na własnych samolotach. Zaliczają się do nich m. in. pp.: B. Skórzewski, ziemianin z Poznańskiego, który w roku 1929 odbył piękny lot po Afryce, znany art.-malarz, dyr. Szkoły Sztuk Pięknych prof. T. Pruszkowski, ziemianin pos. J. Rudowski, popularny automobilista W. Rychter oraz oficerowie wojsk lotniczych: kpt. Babiński i prezes Aeroklubu Warszawskiego, kpt. Halewski.

Największym z ostatnich wyczynów o charakterze sportowo-turystycznym jest raid kpt. Skarżyńskiego i por. Markiewicza naokoło Afryki, na dystansie 22 tys. km., dokonany na krajowym samolocie PZL-2 w lutym — marcu b. r.



# PRASA FACHOWA O „SKRZYDLATEJ POLSCE"

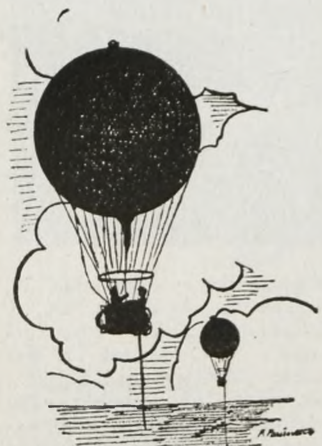
Przegląd Lotniczy, organ lotnictwa wojskowego, w numerze lipcowym 1931, wymieniwszy treść czerwcowego zeszytu Skrzydlatej, kończy:

*„Ostatni numer S. P., z którego tylko najważniejsze artykuły wymieniliśmy, jest niezwykle zajmujący i bogaty w treść oraz ilustracje. Obserwujemy stały rozwój tego par excellence sportowego pisma lotniczego, doskonale redagowanego.*

Lot Polski, oficjalny organ L. O. P. P.:

*„Skrzydlata Polska... to wzorowe pismo lotnictwa sportowego".*

*(Nr. 12 z grudnia 1930 r.)*



# UCZMY SIĘ LATAĆ!

Minął już bezpowrotnie czas, kiedy lotnictwo było tylko dla wybrańców losu. Dziś latać może każdy.

Gdzie? — W klubach lotniczych lub Centrach P. W. Lotn.

W ciągu czterech lat istnienia klubów wyszkoliło się na pilotów około 250 członków, w tem 7 pań. Nauka obejmuje



kurs teoretyczny (średnio 40 godz. wykładów) i praktyczny. Usamodzielnienie następuje po 60—100 5-minutowych lotach z instruktorem.

Pilotaż motorowy—o ile nie odbywa go się w wojsku—jest jednak dość kosztowny. Godzina lotu na Hanriot'cie—około 160 zł. Pozostaje jednak nauka latania na szybowcu Bardzo tania i bardzo łatwa.

Uczmy się więc latać na szybowcach. Takie latanie jest dostępne dla wszystkich. Zwracajmy się z tem do klubów, do komitetów L.O.P.P. Zakładajmy kółka szybowcowe przy klubach.

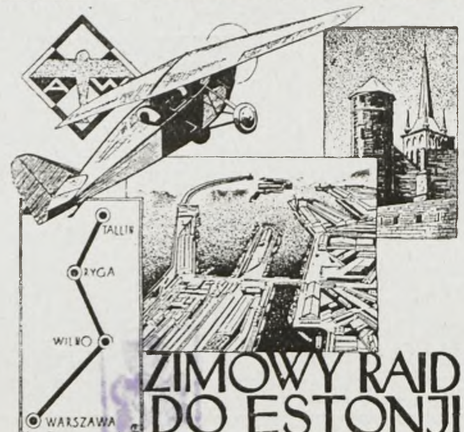
Adresy klubów: Aeroklub Warszawski — Chmielna 27, Krakowski — Rynek Gł. 6, Lwowski — Kalecza 20a, Poznański — Św. Marcina 27, Wileński—Mickiewicza 4, Sląski—skr. poczt. 391, Lubelski — Powiatowa 1, Łódzki — Dąbrowskiego 5, Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Biała Podlaska.



# POLSKIE SKRZYDŁA ZAGRANICĄ



1. Na Międzynarodowym Konkursie Samolotów Turystycznych (Challenge 1930), gdzie występując po raz pierwszy, osiągnęliśmy wyniki nie gorsze od Francji.




2. Propagandowy raid Aeroklubu Warszawskiego do Łotwy i Estonji. Następstwem jego było m. in. szkolenie w A.W. dwóch Estończyków.

Rok obecny obfitował w wystąpienia polskiego lotnictwa sportowego na terenie zagranicznym. Po za raidem do państw bałtyckich, w którym brały udział 4 polskie samoloty, uczestniczyliśmy w międzynarodowych meetingach lotniczych w Brnie i Zagrzebiu oraz w Zlocie do Bukaresztu.

W Zagrzebiu kpt. Bajan zajął pierwsze miejsce w akrobacji, a drugie w ogólnej klasyfikacji.

W Bukareszcie por. Skrzypiński zdobył dla Polski trzecie miejsce, wyprzedzając bardzo silną konkurencję Włochów. W powrotnej drodze z Bukaresztu, por. Skrzypiński osiągnął na RWD-2 rekordową dla samolotów turystycznych II kat. odległość w linji prostej bez lądowania, przelatując dystans Jassy — Poznań — 980 km.



Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *L. O. P. P.*

ZAKŁ. GRAF. KOZIAŃSKICH W WARSZAWIE

Znaczek
za 15
lub 10 gr.

Do

ADMINISTRACJI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

WARSZAWA
Chmielna 27

**„SKRZYDLATA" jest najpoczytniejszem polskiem pismem lotniczem**

odciąć i wysłać

**Prenumerata wraz z przesyłką:** Rocznie — 10 zł.
Półrocznie — 5½ zł.
Kwartalnie — 3 zł.

Niniejszem zamawiam..... prenumeratę „Skrzydlatej Polski" w ilości ..........

egzemplarzy. Pismo proszę wysyłać od dnia .............. 193..... r. pod adresem:

.......................................... ..........................................

Urząd pocztowy — Dalszy adres

..........................................

Imię i nazwisko

Należność za czas .............................. w kwocie zł. .......... została

wpłacona — wpłacę — na konto Skrzydlatej w P. K. O. Nr. 9511.

..........................................

Podpis

.............. dn. .............. 193 .. r.